

Annemasse, le 25 juin 2025

Contribution du Pôle métropolitain à Ambition France Transports

En bref : Le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) coordonne les actions de mobilité de 8 EPCI et est AOM pour deux d'entre elles. Il compte 445 000 habitants et 117 communes, situés dans les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Il constitue la partie française du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève. Sa configuration territoriale et transfrontalière unique en France (une très forte croissance démographique, le cœur et la périphérie de la métropole franco-suisse, un déséquilibre emplois-habitats) rend peu opérant le modèle économique « classique » du financement de la mobilité basé sur le Versement Mobilité.

Celui-ci ne peut structurellement être à la hauteur des besoins en fonctionnement et en investissement de la métropole du Grand Genève. La mobilisation d'autres leviers (s'appuyant sur les partenaires suisses, la route, les usagers, l'aménagement) doit être facilitée afin que le Genevois français puisse élaborer son propre modèle de financement pour les projets locaux, transfrontaliers, en lien notamment avec le SERM.

Pour un modèle de financement des mobilités spécifique au Genevois Français

Le Pôle Métropolitain du Genevois Français (8 EPCI, 436 520 habitants, 119 000 emplois) coordonne les EPCI de la partie française du Grand Genève, notamment en matière de mobilités transfrontalières. A ce titre, la mobilité franco-suisse est au cœur de son action. Son rôle de coordinateur français du SERM transfrontalier en est l'illustration.

Depuis 2025, il est également AOM pour 2 EPCI frontaliers (Annemasse Agglo et la Communauté de Communes du Genevois Français). Dans ce contexte, le Pôle Métropolitain pilote les actions et le financement de la 6^{ème} AOM d'Auvergne Rhône-Alpes (145 000 habitants).

1 Une configuration territoriale et transfrontalière unique en France...

La partie française du Grand Genève est le territoire le plus dynamique de France métropolitaine (+ 10 000 habitants par an entre 1999 et 2018, soit une croissance de 90% sur la période).

L'attractivité du territoire tient à la fois à sa proximité immédiate avec Genève, centre économique à l'échelle européenne, qui permet de vivre en France tout en bénéficiant de l'attractivité de l'emploi suisse (120 000 travailleurs frontaliers dans l'Ain et la Haute-Savoie) et à une forte dynamique économique des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Toutefois, le déséquilibre entre la répartition géographique de l'emploi (côté suisse) et du logement (côté français) génère de très nombreux déplacements pendulaires (+40 000 déplacements quotidiens chaque année, dont l'essentiel se fait en voiture individuelle).

La croissance urbaine observée depuis 20 ans se poursuit, notamment sur les corridors résidentiels autour de Saint-Julien-en-Genevois, Annemasse, Gex, Thonon, Vallée de l'Arve accentuant la pression sur les réseaux routiers et ferroviaires et rendant quasi nuls les effets du report modal. De plus l'aire d'influence de Genève s'étend ce qui a pour conséquence de générer des déplacements pendulaires de plus en plus long ce qui pèse sur la congestion, les émissions carbonees et la pollution.

La mise à niveau de l'offre de transport et le nécessaire rattrapage en investissements constituent les principaux défis pour le Genevois Français en matière de mobilité. Les enjeux de financement en fonctionnement comme un investissement y sont donc particulièrement lourds.

Pour y faire face, la gouvernance des mobilités côté français, encore fragmentée, se structure. Jusqu'en 2025, les mobilités étaient gérées par six AOM de petite taille. Depuis le 1er juillet 2025, le Pôle Métropolitain du Genevois français est devenu Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le périmètre d'Annemasse Agglo et de la Communauté de Communes du Genevois, avec pour ambition d'agréger progressivement d'autres EPCI du territoire pour constituer une AOM unique conformément à l'ambition collective et aux recommandations de la Cour Régionale des Comptes.

Cette ambition de montée en puissance vise à structurer une réponse cohérente et efficace aux enjeux locaux et transfrontaliers. Elle vise également à permettre une meilleure structuration de la gouvernance transfrontalière et franco-française en lien avec l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les Départements. C'est en ce sens que le PMGF assure un rôle de coordination et de préfiguration du SERM franco-genevois actuellement en cours d'élaboration.

2 ...dans lequel le modèle de financement classique ne peut s'appliquer

Le modèle national de financement des transports publics, basé principalement sur le Versement Mobilité (VM), le budget général des collectivités, et les recettes des usagers, se heurte à de fortes limites dans le Genevois français.

Le VM, prélevé uniquement sur les employeurs français, est un levier moins pertinent en contexte transfrontalier :

- Son assiette est réduite puisque les grands employeurs du territoire se trouvent côté suisse. Ainsi l'assiette taxable est significativement moins forte que sur d'autres centralités haut savoynardes (Annecy) ou savoynardes (Chambéry) ;
- Il est particulièrement sensible de taxer les employeurs locaux :
 - o qui font déjà face à une concurrence importante des employeurs suisses pour l'accès aux ressources ;
 - o alors qu'une grande partie des besoins de mobilités sont transfrontaliers ;
- Par conséquent, son taux reste faible dans les AOM genevoise (souvent entre 0 et 0,5 %, à l'exception d'Annemasse Agglo dont le VM est à 1,1% avec un projet d'augmentation mis en débat d'ici la fin de l'année). Par comparaison, le VM d'Annecy et Chambéry est à 2%.

Ainsi le modèle économique des AOM locales reposent sur quelques spécificités :

- Une contribution plus forte des usagers sur les liaisons transfrontalières (près de 50% de R/D) et à Annemasse Agglo (30% de R/D soit 10 points de plus que les AOM de la même catégorie) ;
- Une contribution plus forte du budget général des collectivités, alimentée en partie par la Compensation Financière Genevoise (CFG) dont la ressource est dynamique mais pas dédiée au financement des mobilités ;

Par conséquent, la faiblesse structurelle du VM ne permet donc pas de financer une offre à l'échelle des besoins d'une Métropole transfrontalière en plein développement. C'est pourquoi les solutions de financement évoquées dans le débat public et reposant sur une participation accrue des employeurs (déplafonnement du Versement Mobilité ; instauration d'une Taxe Annuelle sur les Bureaux (TSB) ...) ne paraissent pas pertinentes dans le cas du Genevois Français.

3 Aller plus loin vers un modèle propre au Genevois Français

Ce constat a conduit les AOM du Genevois français à développer un modèle économique qui leur est propre mais qui atteint ses limites. Il convient de renforcer la possibilité de constituer un mix de recettes adapté au territoire transfrontalier du Genevois français et de différencier son financement par rapport aux AOM nationales. Ce point est notamment fondamental dans le cadre de la démarche SERM franco-genevoise qui ne pourra s'appuyer sur les hypothèses déployées en Ile-de-France en matière de financement.

Il s'agit de distinguer le financement de la mobilité transfrontalière (qui, au sens propre, franchit la frontière pour desservir la Suisse et fait l'objet de mécanismes spécifiques : convention financière pour le LEX et les tramways et le GLCT Transport Public pour les liaisons routières) et la mobilité interne au territoire (la mobilité franco-française en croissance en lien avec la croissance démographique).

- **Financement des mobilités transfrontalières.** Les lignes transfrontalières sont co-financées par la Suisse et la France selon des clés fondées sur une répartition kilométrique. Ce principe, qui a permis de développer des lignes structurantes pour les deux territoires, doit néanmoins pouvoir évoluer vers un principe de financement reposant sur une contribution accrue du Canton de Genève, basée sur l'usage (déplacements transfrontaliers) et non plus sur la production (km parcours/heure conducteurs).

Ceci s'inscrit dans les stratégies de décarbonation portées à l'échelle du Grand Genève qui font du report modal des déplacements longs du quotidien une priorité, de la volonté du Canton de Genève de limiter l'accès en voiture particulière au centre de Genève et de reconnaissance d'une capacité contributive plus forte de la centralité suisse.

L'objectif est d'enclencher un cercle vertueux : une participation accrue du Canton de Genève sur les lignes transfrontalières doit permettre de développer l'offre sur ces lignes et de redonner des

marges de manœuvre aux AOM françaises afin qu'elles puissent développer l'offre locale et poursuivre leur rattrapage en la matière.

Sur les liaisons transfrontalières, convergence vers un modèle cible reposant sur une participation suisse relevée, une contribution supplémentaire des usagers, et une participation moindre des collectivités françaises permettrait de refléter la capacité contributive des différentes parties prenantes.

- **Financement des mobilités internes.** Les lignes françaises sont aujourd'hui financées par un mix de recettes composé du Versement Mobilité, des recettes usagers et du budget des collectivités via la CFG (Compensation Financière Genevoise).

Ce mix de recette doit pouvoir évoluer et s'étoffer.

- *Le VM* : comme énoncé précédemment, le Versement Mobilité dans le Genevois français ne constitue pas une réserve significative de financement supplémentaire (assiette et taux faibles). Néanmoins, la perspective de constitution d'une AOM unique offre l'opportunité de déplaçonner les taux légaux et permet aux EPCI qui le souhaitent d'activer plus fortement ce levier fiscal. Enfin, l'AOM repose sur un principe de modulation du VM qui permet de respecter les prérogatives fiscales des EPCI, leurs spécificités et leurs capacités contributives.
- *Les recettes usagers* : une contribution accrue des usagers est envisageable dans la mesure où une tarification sociale ambitieuse soit déployée et préserve les personnes les plus précaires du territoire.
- *Les contributions des budgets des collectivités territoriales* : La spécificité du contexte franco-suisse a conduit à la mise en place de la Compensation Financière Genevoise (CFG) depuis 1973 qui permet au Canton de Genève de reverser à la France 3,5% de la masse salariale brute des travailleurs frontaliers imposés à Genève, soit plus de 380M€ par an. Elle vise à compenser les dépenses publiques assumées par les collectivités françaises pour loger, transporter et fournir des services publics aux frontaliers. Versée aux départements, l'allocation de la CFG reste souple et diverse (politiques sociales, éducatives, infrastructures). La place des enjeux de mobilité et de décarbonation, particulièrement structurantes suppose de flécher une partie significative de cette ressource sur les dépenses de mobilités. Rappelons par ailleurs que 2/3 de l'impôt collecté sur les travailleurs frontaliers sont conservés par les autorités suisses, soit près de 800 millions d'€. Une partie de cette somme pourrait être également davantage consacrée au financement de l'offre de mobilité transfrontalière. Les employeurs suisses pourraient être davantage amenés à contribuer de cette offre.
- *Des nouvelles recettes* : Les marges de manœuvre pour le financement du territoire résident sur d'autres leviers plus adaptés au Genevois français et aujourd'hui peu ou pas mobilisés pour le financement des transports publics et des services de mobilité. Travailler à mobiliser ces nouveaux leviers doit faire partie des travaux de la Conférence du financement. S'il n'y a pas toujours d'obstacles juridiques, il s'agit surtout de flécher ces ressources vers la mobilité :
 - *Un report d'une partie des recettes autoroutières vers les transports collectifs.* Le territoire est en effet traversé par des autoroutes de transit gérées localement par ATMB et ADELAC, et génératrices de nuisances comme de recettes. Le Genevois français pourrait constituer un territoire très intéressant d'expérimentation des péréquations possibles entre la route et les transports collectifs. En dehors du Genevois français, cette réflexion à mener est particulièrement intéressante dans la perspective de la fin prochaine des concessions autoroutières.
 - *La mise en place d'une taxe d'aménagement majorée et son fléchage pour financer la mobilité.* Dans un territoire dynamique qui se transforme du point de vue de l'aménagement, intégrer le financement de la mobilité dès l'aménagement paraît indispensable et correspond aux ambitions des élus (SCOT, PDM).

- *La mise en place d'une taxe additionnelle à Taxe de séjour et son fléchage vers la mobilité* puisque de nombreux visiteurs du territoire bénéficient des infrastructures locales sans y participer. Ce mécanisme permettrait de toucher les visiteurs en transit sans impacter les résidents.

Au-delà des aspects purement financiers, d'autres leviers organisationnels et opérationnels permettront au territoire de relever les défis qui lui sont posés. Le regroupement progressif des AOM pourra permettre d'atteindre une masse critique pour porter des projets de mobilités cohérents et de mutualiser les moyens alloués. Avant cela, des expérimentations opérationnelles (développement de services, groupement de commandes, montages économiques...) pourront permettre d'aller plus vite et plus loin.

4 Conclusion : Faire du Genevois français un territoire d'expérimentation national

Le Genevois français (partie française du Grand Genève) ne peut être géré selon les règles d'une agglomération classique. Il est un territoire laboratoire des transitions, mais aussi zone de tension financière et fiscale.

Le Pôle Métropolitain du Genevois français, désormais AOM sur une partie de son périmètre, propose :

- D'accélérer le regroupement des AOM conformément à sa feuille de route 2020-2026 et les contractualisations avec le Canton de Genève et les partenaires institutionnels français
- D'inscrire le Genevois français comme territoire pilote d'Ambition France Transports, sur un bouquet de services de mobilité 360° et sur le modèle de financement adapté aux spécificités territoriales transfrontalières.